VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 105)**

z dnia 21 listopada 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 105)

21 listopada 2018 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Obrony Narodowej na temat działalności MARS FIZ na terenach stoczniowych w Szczecinie i Świnoujściu ze szczególnym uwzględnieniem prac nad kontraktacją budowy promu pasażersko-samochodowego w Szczecinie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Skurkiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury i **Lech Oniszczenko** doradca ekonomiczny w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej, **Witold Słowik** prezes Polskiej Grupy Zbrojeniowej wraz ze współpracownikami, **Leszek Milczarek** wiceprezes MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych wraz ze współpracownikami, **Artur Sociński** wiceprezes do spraw przemysłu stoczniowego Funduszu Rozwoju Spółek wraz ze współpracownikami, **Adam Potrykus** wiceprezes Stoczni Remontowej „Nauta" S.A., **Bohdan Paszukow** kierownik Morskiego Biura Podróży Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, **Ireneusz Karaśkiewicz** dyrektor Biura Forum Okrętowego w Gdańsku, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" oraz **Mirosław Piórek** przewodniczący rady Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Sławomir Kotyrba** wiceprzewodniczący Regionu Zachodniopomorskiego NSZZ „Solidarność" – 80, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Sekcji Przemysłu Stoczniowego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej oraz **Piotr Frańczak** członek zarządu Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa parlamentarzystów oraz zaproszonych gości. Państwo wybaczą, nie będę wymieniać z imienia i z nazwiska. Zawsze robię tak, że wszystkich państwa witam, ale mamy pół godziny przerwy. Tak się ułożyło posiedzenie Sejmu. Być może powrócimy po głosowaniu. Salę mamy do godziny 17. Witam państwa parlamentarzystów oraz zaproszonych gości, w tym panów ministrów Wojciecha Skurkiewicza, sekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej, i Grzegorza Witkowskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a także wszystkich państwa. Mamy kworum, drodzy państwo.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji ministra obrony narodowej na temat działalności MARS Funduszu Inwestycyjnego Zamkniętego (MARS FIZ) na terenach stoczniowych w Szczecinie i Świnoujściu, ze szczególnym uwzględnieniem prac nad kontraktacją budowy promu pasażersko-samochodowego w Szczecinie.

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Przystępujemy zatem do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę o zabranie głosu pana ministra Wojciecha Skurkiewicza. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Wojciech Skurkiewicz:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, w związku z tym, że nam się troszeczkę opóźniło posiedzenie Komisji, jak również jesteśmy w lekkim niedoczasie, państwo posłowie otrzymali informację na potrzeby dzisiejszego posiedzenia sejmowej Komisji. Zatem szereg kwestii wyjaśniających problematykę jest zawartych w tej informacji.

Prosiłbym tylko, jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, żeby państwa parlamentarzystów w tematykę zagłębił również prezes zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej (PGZ), pan Witold Słowik, który przedstawi szczegóły, jak również przedstawiciele MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych (MS TFI), którzy będą do państwa dyspozycji, jeżeli pojawią się jakiekolwiek pytania. Panie prezesie, bardzo proszę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan minister pozwoli, że będę udzielać głosu. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Polskiej Grupy Zbrojeniowej Witold Słowik:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, rzeczywiście, PGZ jest obecnie daleko w zaawansowanym procesie w zakresie przekazywania aktywów stoczniowych, a konkretnie Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia i Stoczni Szczecińskiej. Wszystko wskazuje na to, że w dniu jutrzejszym nastąpi podpisanie umowy przedwstępnej z Funduszem Rozwoju Spółek SA (FSA). Fundusz należy do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Natomiast obecnie te podmioty należą do funduszu MARS. Fundusz MARS jest autonomicznym funduszem zarządzanym na podstawie specjalnych regulacji prawnych. Polska Grupa Zbrojeniowa jest właścicielem towarzystwa, które zarządza funduszem.

Jeżeli chodzi o bieżące informacje w aspekcie tego, co się wydarzyło w przeszłości, prosiłbym, aby informacji udzielił zarząd funduszu MARS, a na temat przyszłości – MGMiŻŚ.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Kto z panów jeszcze chciałby zabrać głos? Panie ministrze, pan wskazywał jeszcze kogoś czy tylko pan prezes?

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Bardzo proszę, pani przewodnicząca, żeby zabrał głos pełniący obowiązki prezesa zarządu MS TFI pan Leszek Milczarek.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych Leszek Milczarek:

Dzień dobry. Leszek Milczarek. Tak jak mówił przed chwilą prezes Słowik, jesteśmy już na końcówce przekazywania tych dwóch stoczni do resortu gospodarki morskiej przez FRS. Natomiast w portfelu mamy jeszcze kilka innych aktywów, które są związane z przemysłem stoczniowym. Mamy stocznię Nautę, mamy mniejszościowy pakiet stoczni Crist i większościowy pakiet w firmie, która jest związana z offshorem, czyli ST3. Jeżeli chodzi o obecny skład, zarządzamy tym funduszem od trzech lat. Wspieramy spółki w miarę możliwości – ile mamy, powiedzmy, możliwości finansowych, poręczeń i gwarancji. Jeżeli są jakieś pytania, to będziemy szczegółowo się do tego odnosić.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Przypominam tylko, że o godzinie 15.10 mamy głosowania. Możemy ewentualnie wrócić, bo salę mamy do godziny 17.

Bardzo proszę, otwieram dyskusję. Kto z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Cieśliński. Przepraszam, Obrycki. Bardzo proszę.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Ale kto?

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Piotrek Cieśliński.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Wysoka Komisjo, odniosę się najpierw do notatki, którą nam przedłożono czy przesłano na ręce pani przewodniczącej. Ona wygląda dość groteskowo, ponieważ podpisana jest przez generała brygady z Departamentu Polityki Zbrojeniowej, a w tytule mówimy o promie pasażerskim. Niestety, wynika z tego jakby MGMiŻŚ abdykowało na rzecz MON.

Z tej notatki niestety nie wynika nic, co by wskazywało na przyszłość spółek w portfelu Marsa. Nie mamy żadnych danych ekonomicznych. Żeby nie przedłużać, bo zresztą wiem, że nie dostalibyśmy takich danych. Nie mamy jednak żadnych zestawień ekonomicznych dotyczących kondycji finansowej tych zakładów.

Na str. 2 we wstępnym harmonogramie działalność Marsa podsumowują następujące słowa-klucze, które są wymienione w działalności za 2018 r.: „wspierał", „udzielił wsparcia", „wspierał w przygotowaniu analiz", „udzielił kluczowego wsparcia", „wspiera kontakty", „podpisano porozumienie" czy też „zaktualizowano harmonogram".

Mam pytanie odnośnie do spółki, którą pan prezes funduszu MARS tylko nadmienił, konkretnie ST3. Ta sytuacja autentycznie nas bowiem martwi ze względu na to, że w opinii wielu ekspertów, również w naszej politycznej opinii czy w mojej, istnieje realne zagrożenie, że spółka ta w wyniku braku dotrzymania warunków może być zagrożona zwrotem pomocy publicznej w ramach projektu unijnego. Chciałbym dowiedzieć się od pana prezesa przy tej okazji, czy nie ma zagrożeń w tym aspekcie.

Chciałbym również dowiedzieć się czegoś na temat sytuacji w ramach kontroli wsparcia zarządów spółek prowadzonej przez fundusz inwestycyjny MARS. Jak to się ma w kontekście ostatnich protestów w Świnoujściu? Jaki może mieć to wpływ na działalność podmiotów, które mają być restrukturyzowane, jak wynika z zapowiedzi?

W jakim zakresie zmienił się kontekst promu, wokół którego właściwie, jak wynika z tej notatki, nic się nie wydarzyło przez dwa lata? Ponieważ zapowiadane zakończenie negocjacji warunków jest właściwie *de facto* zawarciem nowego kontraktu na podstawie zmienionych parametrów, jak to wygląda z punktu widzenia funduszu MARS?

To na razie te pytania. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, temat jest niezwykle istotny i bardzo złożony, dlatego że w kontekście funkcjonowania podmiotów na terenach stoczniowych możemy mówić o różnych kwestiach. Chciałbym się skupić na kilku najważniejszych, uzupełniając też to, co powiedział poseł Obrycki.

Po pierwsze, powiem wprost. Od półtora roku mamy do czynienia po prostu ze ściemnianiem opinii publicznej i nie tylko w kontekście rzekomych obietnic o budowie promu. W czerwcu 2017 r., czyli półtora roku temu, do ówczesnego Szczecińskiego Parku Przemysłowego przyjechał premier Morawiecki, dumnie pukając młotkiem w kawałek blachy. Po półtora roku dalej hula tam wiatr. Nie dzieje się nic. Nie widać pracujących stoczniowców i nie słychać hałasu giętej blachy. Widać, że to po prostu miało charakter tylko i wyłącznie propagandowy. Do dzisiaj nie ma projektu promu, więc zacznę od tego pytania. Na jakim etapie jest przygotowywanie projektu technicznego tego promu? To po pierwsze.

Po drugie, czy są znane koszty budowy tego promu? Ile ta inwestycja będzie kosztować? W jaki sposób zostanie sfinansowana? Dalej bowiem, pomimo podpisania rzekomego kontraktu, nie jest to upublicznione i nikt na ten temat niczego nie wie. Myślę, że podczas tych istotnych obrad Komisji powinniśmy to usłyszeć. To byłoby bardzo istotne.

Druga kwestia też pośrednio się odnosi do tego tematu, bo dotyczy podmiotów, które mają zajmować się budową promu. Przede wszystkim mam na myśli Morską Stocznię Remontową Gryfia (MSR Gryfia). Za 2016 i 2017 r. stocznia odnotowała znaczące straty. To jest potwierdzone w wynikach i sprawozdaniach finansowych, które są oficjalnie i

publicznie dostępne. To są straty netto w wysokości około 19 mln zł w 2016 r. i 7 mln zł w 2017 r. W kontekście przekazywania aktywów z funduszu MARS do FRS rodzi się pytanie. W jaki sposób dojdzie do połączenia tych podmiotów? Który podmiot będzie przejmujący? Czy drugi podmiot zostanie zlikwidowany? Jeśli tak, to który podmiot zostanie zlikwidowany?

Po drugie, kto w takim razie przejmie długi – te, o których powiedziałem – od MSR Gryfia? Mimo dokapitalizowania spółki w 2017 r. i tak strata netto jest znacząca. Czy w takim razie w momencie połączenia Stoczni Szczecińskiej Sp. z o.o. ze stocznią Gryfia, o których mówił pan minister w ostatnich tygodniach... Jak będzie wyglądać podział tych długów?

Ponadto w opracowaniu czytamy, że jednym z elementów zaangażowania funduszu MARS w te kwestie była również m.in. współpraca, po to aby skonsolidować dwa podmioty. Bowiem będzie to służyć temu, aby były lepsze warunki do budowy promu dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Dlatego chciałbym poprosić o wytłumaczenie następującej sprawy. Dzisiaj na terenie Stoczni Szczecińskiej, dawnego parku przemysłowego, funkcjonuje ponad 50 prywatnych podmiotów i te podmioty radzą sobie dobrze. Te podmioty rzetelnie wykonują swoją pracę, po prostu w dobry sposób. W jaki sposób ministerstwo – czy to MON czy MGMiŻŚ – teraz jest w stanie stwierdzić i zagwarantować tym podmiotom, które tam funkcjonują, że po połączeniu będą miały gwarancję i możliwość dalszego prowadzenia działalności na tym terenie?

Kolejna sprawa dotyczy też tego ostatniego działania, sprzed kilku tygodni, czyli zmiany nazwy w KRS ze „Szczeciński Park Przemysłowy" na „Stocznia Szczecińska Sp. z o.o.". Oczywiście, mam takie poczucie, że budowany jest taki mit odradzającej się wielkiej stoczni, ale przecież tam cały czas funkcjonują firmy prywatne. Rządzącym zależało chyba przede wszystkim na zmianie tej nazwy. Chciałbym zapytać również pana ministra. Skoro zmieniono nazwę, mówiąc o tym, że wielka stocznia wraca, to dlaczego dalej w KRS nie ma mowy o tym, że głównym celem działalności tego przedsiębiorstwa jest budowa statków, a jest tam mowa w przeważającej mierze o działalności dotyczącej wynajmu nieruchomości?

Ostatnia rzecz, najważniejsza w tym kontekście, jak również funkcjonowania stoczni Gryfia, szczególnie w kontekście świnoujskim. W grudniu 2017 r. został hucznie podpisany i zapowiedziany kontrakt z firmą Lotos. Miał to być kontrakt strategiczny na realizację różnych kwestii związanych z utylizacją, dotyczących chociażby utylizacji różnych części infrastruktury związanych z działalnością offshore. Co się w takim razie stało od tego momentu? Co się stało z tym listem intencyjnym? Czy zostały podpisane jakieś umowy, jeśli chodzi o te kwestie? Czy coś się ruszyło w tej sprawie? W sumie mija rok od tego czasu, a nie słyszeliśmy ani słowa, żeby cokolwiek się działo. Podczas obrad Zachodniopomorskiego Zespołu Parlamentarnego jeden z przedstawicieli strony społecznej powiedział wprost, że to było tylko i wyłącznie na użytek chwili, żeby pokazać, że coś się dzieje. Nie szły za tym żadne realne działania. Chciałbym poprosić ministerstwo o odniesienie się do tej kwestii i przedstawienie szczegółowych informacji w tym zakresie.

To są sprawy, które chciałem poruszyć. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Kto z panów chciałby odpowiedzieć na te pytania? Aha, jeszcze pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Proszę państwa, chciałem tutaj wyjaśnić, bo dobrze byłoby, żebyśmy wiedzieli, kto jest kim. Mówię o kolegach posłach zadających pytania. Otóż nie kto inny jak panowie publicznie podważali sens przywrócenia marki znanej od 1948 r., jaką jest Stocznia Szczecińska. A później publicznie insynuowali, za co – z tego, co wiem – będą podjęte kroki prawne, że nazwa została przywrócona bezprawnie, co jest oczywiście nieprawdą. Publicznie kwestionowali też np. posiadanie przez Stocznię Szczecińską odpowiednich certyfikatów. Tymczasem u prezesa stoczni cała ściana jest wytapetowana certyfikatami. Co więcej, armator niemiecki, który złożył prywatne zamówienie, żeby uzyskać finanso-

wanie z banku komercyjnego, musiał także dostarczyć audyt i była kontrola wykonawcy kontraktu, czyli stoczni.

A co do MSR Gryfia, to chciałem tylko przypomnieć, że nie kto inny jak Platforma Obywatelska, po pierwsze, doprowadziła do skandalicznie złej kondycji stoczni. Stocznia Gryfia była *de facto* wypożyczalnią doków i sprzętu, w tym dla prywatnych stoczni, które się stoczyły i stoczniami były tylko z nazwy. Były to bowiem firemki mieszczące się w jakiejś kanciapie albo w teczce, niektóre powiązane z politykami PO, co jest tajemnicą poliszynela w Szczecinie. Morska Stocznia Remontowa Gryfia wykonywała tylko najgorsze prace, najmniej dochodowe. Całą *crème de la crème* przy remoncie statków, czyli to, co szło od linii wodnej do góry, łącznie z automatyką etc., zgarniały właśnie stocznie teczkowe, te zewnętrzne.

Dlatego przy dzisiejszym... Odnoszę się z kolei do państwa troski – w cudzysłowie – o budowę promu. Promy powstają i powstaną. Natomiast przy wzroście rynku przewozów promowych na Bałtyku, jak również skandalicznej decyzji waszego człowieka, który wpuścił niemieckiego armatora TT-Line do Świnoujścia, te pytania stawiają was, panowie, w moim przekonaniu w bardzo nieciekawym świetle. Jest pytanie, czy interesuje was rozwój polskich firm, polskiej stoczni, czy interesuje was rozwój konkurencji za zachodnią granicą. Ile byście na mnie skarg do kogokolwiek nie składali, to takimi działaniami, jakie dzisiaj podejmujecie, potwierdzacie to, o czym mówię. Chciałbym, żebyśmy tutaj wszyscy wiedzieli, z kim mamy do czynienia i kto ma jakie intencje, zadając te pytania.

A Stocznia Szczecińska jako stocznia funkcjonuje w takim modelu, że firmy prywatne były, są i będą działały na jej terenie. Co więcej, przed wyborami zarzucano Prawu i Sprawiedliwości, że te firmy zostaną wyrzucone z terenów stoczniowych, co jest kompletną bzdurą. Te firmy mają uporządkowane kontrakty, bo połowa z nich funkcjonowała na twarz, nie miała nawet kontraktów zawartych na piśmie. Różne głosy różnych frustratów, którzy uchodzą za tzw. ekspertów, tego nie zmienią, bo fakty są jednoznaczne. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dziękuję bardzo. Pozwólmy odpowiedzieć naszym gościom, bo zdaje się, że będziemy...

Poseł Norbert Obrycki (PO):
Właśnie chciałem zasugerować, że oczekujemy odpowiedzi od fachowców.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Że będziemy...

Poseł Norbert Obrycki (PO):
Nie czekamy na oświadczenia polityczne i bełkot pana posła.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dobrze, panie pośle. Dziękuję za wyręczenie mnie.

Poseł Norbert Obrycki (PO):
Dziękuję.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):
Herr Obrycki...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Ale panu nie udzieliłam jeszcze głosu, tak? Bardzo proszę o niewyręczanie mnie.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):
Herr Obrycki...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Bardzo proszę... Panie pośle, bardzo proszę, dyskusje poza salą. A teraz bardzo proszę panów o udzielenie odpowiedzi.

Wiceprezes MS TFI Leszek Milczarek:
Leszek Milczarek, MS TFI. Odniosę się do pierwszego pytania, dotyczącego ST3.

To może trochę historii. Do tej pory byliśmy mniejszościowym udziałowcem w tym zakładzie. Zastaliśmy taką sytuację, że spółka była w bardzo... W tej chwili też nie jest w dobrej sytuacji, ale próbujemy to jakoś naprawić. Była w tragicznej sytuacji. Mieliśmy właściciela większościowego, partnerów niemieckich. Było to też o tyle dziwne, że w zasadzie w środku tych zakładów, czyli jak jest stocznia szczecińska Gryfia, został posadowiony zakład niemiecki w Szczecinie. Fundusz MARS finansował w bardzo dużym procencie budowę tego zakładu. Po czym się okazało, że w 2016 r. niemiecki partner wycofał się z tej inwestycji i sprzedał swoje udziały do funduszu inwestycyjnego, też niemieckiego, VTC. Kontrakt, który był wtedy realizowany, wyglądał na zagrożony. Mogło to skutkować upadłością i gigantycznymi karami, jakie MARS musiałby zwrócić do Donga, czyli do inwestora, dla którego były robione te elementy.

Podjęliśmy olbrzymi wysiłek. Pół roku walki z tym udziałowcem, który już sam widział, że nie da rady pociągnąć inwestycji. Przejęliśmy większościowy pakiet. Mamy w tej chwili 80%. Dokończyliśmy kontrakt. Nie mamy komfortowej sytuacji. Naprawdę sytuacja jest trudna, ale robimy wszystko, żeby pozyskać nowe zlecenia. Jestem przekonany, że ... Oczywiście, będziemy też szukali jakiegoś partnera strategicznego, bo jako fundusz MARS nie jesteśmy dedykowani takim ciężkim, offshore'owym tematom. Jesteśmy przekonani, że zakład w 2019 r. musi przetrwać, a w 2020 r. i następnych latach będzie bardzo fajnie prosperował na tych terenach. Co ważne, jest to w tej chwili jakby krajowy podmiot, który obok Stoczni Szczecińskiej, w tej chwili pozyskującej nowe zlecenia; obok Gryfii, która – mam nadzieję – też stanie na nogi... Jesteśmy w stanie po prostu prowadzić te biznesy komplementarnie. Tyle mam do powiedzenia na temat ST3.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę o odpowiedzi na pozostałe pytania. Kto z państwa?

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Jeżeli chodzi o...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Kto z panów? Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz:

Jeżeli chodzi o program „Batory", o który panowie posłowie tak dociekliwie pytają, w istocie na 31 marca 2019 r. planowane jest zakończenie negocjacji odnośnie do warunków realizacji zadania. Dziś możemy mówić o addendum do kontraktu w związku z projektem samego promu. To jest rzecz, która już dzisiaj jest faktem. Przystępujemy niezwłocznie do dalszych prac projektowych.

Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące połączenia stoczni czy współpracy, to proszę też mieć świadomość, że o tym, czy to połączenie nastąpi czy też nie, będzie decydował przyszły właściciel. Tym właścicielem będzie MGMiŻŚ. W tym zakresie dziś jeszcze trudno jest cokolwiek przesądzać, ale zapewne więcej na ten temat może powiedzieć pan minister, który jest w tym temacie... Ma wiedzę na ten temat.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Grzegorz Witkowski:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, MGMiŻŚ jako właściciel jednego z dwóch armatorów, którzy występują w programie „Batory" jako zamawiający... Z nadzieją patrzymy na najbliższe tygodnie i cieszymy się, że ten długi już, ale żmudny proces przejmowania tych dwóch...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie ministrze, muszę przerwać, bo musimy się udać na głosowanie. Po głosowaniu wracamy na posiedzenie Komisji, dobrze? Przepraszam państwa.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Bardzo proszę.